Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

Carpeta Nº 3418 de 1999

Versión Taquigráfica N° 106 de 2005

PERSONAS DISCAPACITADAS

Obtención de un carné para uso gratuito del transporte colectivo nacional terrestre

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 1º de junio de 2005

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Sergio Botana.

MIEMBROS: Señores Representantes Cosme David Doti y Julio Fernández.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Gustavo Espinosa Mármol y Jaime Mario Trobo.

INVITADOS: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, arquitecto Diego Richero; por el Congreso Nacional de Ediles señores Alexis Bonnahon (Presidente), Julio Muñoz (Paysandú), Adán Máximo Mila (Treinta y Tres), María Delia Martínez (Flores) y Gustavo Valde (Flores); por la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado doctora Silvana Toledo y señores Luis Meseguer y Richard Figueroa; por la Asociación de Rentistas del Banco de Seguros del Estado señor Orlando Alsina (Presidente) y por la Asociación de Empresas de Transporte Carretero (ANETRA) señores Augusto Victorica (Presidente), Cristina Fernández y doctor Fernando Chainca.

SEÑOR PRESIDENTE (Botana) - Habiendo número, está abierta la reunión.

SEÑOR TROBO.- Quisiera plantear una cuestión previa.

Hace un mes y medio habíamos solicitado la convocatoria al Ministro de Defensa Nacional a efectos de conocer la posición del Poder Ejecutivo respecto de la suspensión del llamado público que se había realizado a interesados en efectuar una red de cable de última generación con posibilidades de comunicación bidireccional en el departamento de Montevideo, oportunamente dispuesto por la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicación. Creo bueno señalar que ese proyecto fue aprobado por unanimidad de esa Unidad Reguladora, en la que ocupaba un lugar el actual señor Subsecretario de Economía y Finanzas, economista Mario Bergara, entre otros; también estaban allí el doctor Pérez Tabó y el doctor Juan José Camelo.

Con posterioridad a esa convocatoria, el Poder Ejecutivo tomó la determinación de cambiar la correspondencia de las materias. Es por ello que lo que refiere a las comunicaciones pasó a la órbita del Ministerio de Industria, Energía y Minería y, obviamente el Parlamento tiene relación con el Poder Ejecutivo en esta materia a través de esa Cartera. En esa oportunidad, señalamos que, en todo caso, había que cambiar la convocatoria e invitar al señor Ministro de Industria, Energía y Minería.

Como todavía no tenemos fecha fijada y dada la importancia del tema, nos parece prudente insistir en la necesidad de que esto se resuelva lo antes posible para tener una visión clara de la posición del Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se ha delegado el tema en el Subsecretario, ingeniero Martín Ponce de León, quien regresa mañana de un viaje, por lo que posteriormente coordinaremos la entrevista.

SEÑOR TROBO.- Como la semana que viene voy a estar de licencia y dado que tuve la iniciativa para realizar la convocatoria, sugiero que se fije una fecha posterior a esa semana, si no hay inconvenientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así procederemos.

(Ingresan a Sala las delegaciones invitadas)

—— Agradecemos la presencia de los invitados.

Esta Comisión tiene gran interés en terminar y dar agilidad a un proyecto de ley que se viene discutiendo desde hace un buen tiempo en el Parlamento y que es imprescindible para equiparar los derechos de las personas con discapacidad para que vivan en este mundo en un plano de igualdad.

Entonces, es bien importante que seamos capaces de elaborar un proyecto que atienda las demandas de ese importante sector de la ciudadanía y que sea absolutamente viable desde todo punto de vista.

Todos ustedes han tenido a consideración el proyecto de ley que se estaba analizando en la Comisión y el texto aportado por la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, firmado por su Presidente y por la doctora Toledo. Tenemos a consideración ese material y queremos elaborar un proyecto definitivo a partir de esto y de las consideraciones que los invitados realicen en el día de hoy.

Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, asiste el arquitecto Diego Richero, y las consideraciones sobre el proyecto nos fueron comunicadas directamente por el señor Ministro, en oportunidad de la visita que le hicimos para tratar varios asuntos. En cuanto a este proyecto, ese Ministerio manifestó una posición positiva y la disposición de trabajar en conjunto sobre las definiciones en cuanto a quién alcanza el derecho, el número de pasajeros por vehículo y el financiamiento de la medida. Esos son los aspectos principales que el Ministerio debe tener en cuenta para elaborar el proyecto definitivo.

No está presente el Ministerio de Salud Pública.

Por el Congreso Nacional de Ediles, asisten el Presidente, señor Alexis Bonnahon, de San José, el Edil de Paysandú, señor Julio Muñoz, el Edil de Treinta y Tres, señor Adán Mila, los Ediles de Flores, señora María Delia Martínez y señor Gustavo Valde.

Por la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, asisten los señores Luis Meseguer, Richard Figueroa y la doctora Silvana Toledo.

Por la Asociación de Rentistas del Banco de Seguros del Estado, asisten el señor Orlando Alsina y por ANETRA, la señora Cristina Fernández y los señores Augusto Victorica y Fernando Chainca.

Los invitamos a que nos acerquen sus opiniones acerca de los proyectos.

SEÑOR MUÑOZ.- Recibimos esta iniciativa durante el sábado y el domingo pasados y la estuvimos leyendo, pero nos faltó la propuesta de la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado; la señora Secretaria nos la hizo llegar ahora.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Secretaría me indica que los proyectos se hicieron llegar la semana pasada, en la fecha en que la Comisión lo dispuso.

SEÑOR BONNAHON.- El Congreso Nacional de Ediles funciona con un régimen de Comisiones Permanentes, sesionando una vez por mes. Si bien nos llegó a nosotros, a la Secretaría, a la Comisión Asesora de Tránsito y Transporte y a la Comisión Asesora de Asuntos Sociales y Derechos Humanos el 24 de mayo, recién le pudimos dar ingreso formal -y esto debe ser igual en todos los regímenes parlamentarios- el viernes pasado. O sea que recién el pasado fin de semana la Comisión lo pudo tratar.

Como Presidente del Congreso, les quiero decir que estamos agradecidos de que se nos haya invitado a participar en este tema.

Lógicamente, en Montevideo existe un régimen distinto y ya aprobado, pero en casi todo el interior del país tenemos dificultades tremendas en cuanto al traslado de las personas con capacidades diferentes. Siempre ha sido un grave problema, y los gobiernos departamentales a veces están limitados para legislar al respecto, porque solo lo podemos hacer para la parte urbana y no para la interdepartamental. Para nosotros es muy importante que el Parlamento se aboque al estudio de este tipo de proyectos para, de alguna manera, poder otorgar los derechos que les corresponden a aquellas personas que tienen la necesidad de viajar.

Les haremos llegar por escrito la discusión que tuvo este tema en la Comisión y nuestra posición, como Congreso Nacional de Ediles, lo más uniformemente posible, a los efectos de que ustedes la conozcan. Es un tema que recién ingresó y que estamos analizando.

Para nosotros es de gran utilidad hacer alguna consulta con las organizaciones a nivel de cada uno de los departamentos, y estamos muy contentos y reconfortados de que el Parlamento, a través de esta Comisión, nos haya invitado a participar para dar nuestros aportes, ya que nos parece de una apertura importantísima poder participar de esta manera en un tema tan importante para todos nosotros. Esta es la aclaración que quería realizar sobre lo dicho por el Secretario de la Comisión de Transporte del Congreso Nacional de Ediles, que tiene este tema en carpeta.

SEÑOR MUÑOZ.- Quiero agregar que nuestra Comisión está abocada a este tema y hace más de un mes solicitó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la reglamentación correspondiente -si es que existía- respecto, no solo al traslado de la persona con discapacidad momentánea, sino de todas. Inclusive, -como mencionaba el señor Bonnahon- se nos complica el problema del transporte interdepartamental; el departamental, en cierta forma, lo podemos solucionar. Muchas veces las compañías de ómnibus se niegan a transportar determinado cantidad de personas discapacitadas y acompañantes. Además -lo vemos todos los días en el interior-, también los enfermos deben atenderse en Montevideo, porque casi todas las consultas importantes se realizan aquí, y se sienten totalmente desplazados pues las compañías interdepartamentales no los trasladan.

Este proyecto nos aclaró una parte del tema. Creo que no está legislado, exactamente, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas cómo deben efectuarse los traslados de aquellas personas que deben atenderse con urgencia en Montevideo. Como dijo mi compañero, el señor Presidente, estamos escuchando lo que ustedes nos informan y haremos nuestro proyecto agregando, en cierto modo, la necesidad del traslado, no solo de los discapacitados, sino del enfermo que debe trasladarse a Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos interesaría contar con la información de qué legislaciones están rigiendo en todos los departamentos, exclusivamente en materia departamental, como información para el manejo de la Comisión. Eventualmente se podría pensar en uniformizar derechos, pero eso depende de la realidad de cada departamento y de su autonomía. De cualquier modo, interesa que la ley contemple algunos aspectos y pueda ser complementaria en algunas carencias que pudieran existir.

SEÑOR BONNAHON.- Quedamos comprometidos, porque ya estamos reuniendo esa documentación. La legislación es variada y, a veces, para el traslado hay acuerdos departamentales entre las divisiones de tránsito y las empresas; no está legislado sino que es como una cuestión de hecho que se sigue manejando.

Nuestra idea es, precisamente, tratar de uniformizar la legislación. Si bien todos los departamentos tienen autonomía para legislar, las realidades son distintas. Por lo tanto, debería haber un marco regulatorio a grandes rasgos y que después cada departamento lo adaptara a su realidad. Pero al respecto hay legislación en varios departamentos en lo que compete a líneas suburbanas o de transporte departamental.

Es cierto lo mencionado por el señor Edil Muñoz, y también es cierto que las empresas, reguladas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas deberían, de alguna manera, construir plataformas de elevación porque por más que se permita el traslado, existen clases de discapacidad que impiden el acceso al ómnibus. O sea que también habría que regular eso por parte del Ministerio, ya que la adecuación de los ómnibus y la fiscalización de las unidades de transporte colectivo no se hace a nivel departamental sino a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; por lo menos, así sucede en la mayoría de los departamentos, por ejemplo, en todo el sur, donde el área de inspección la regula el propio Ministerio y las Intendencias, en materia de transporte, han adoptado la legislación nacional.

Pero también es un tema que está en el debe, que las empresas de transporte departamental y las de transporte interdepartamental tengan, por lo menos, algunas unidades con cierto tipo de elevación para poder transportar fácilmente a aquellas personas que se vean impedidas.

Quedamos comprometidos en hacer llegar a la Comisión, a la brevedad, la legislación existente a nivel departamental con respecto a este tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de pasar a conversar con los representantes de la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, y a propósito de este tema, les informo que esta Comisión, en el correr del año, va a considerar el tema de la accesibilidad, no solo en materia de transporte sino en materia de la obra pública en general.

SEÑOR MESEGUER.- Antes que nada quiero disculpar al señor Presidente de la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, que por razones de salud no ha podido estar presente.

Quiero aclarar que el Decreto-Ley Nº 116 -no recuerdo de qué año- con respecto al tema del traslado de enfermos, está vigente. Mediante una certificación el Ministerio de Salud Pública autoriza el traslado del paciente y las empresas están obligadas a ceder el transporte gratuito hasta las dependencias de asistencia médica.

Nosotros estuvimos dialogando extensamente sobre este tema en una sesión pasada, y ha reconfortado mucho, a quienes representamos a la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, que una Comisión del Poder Legislativo se haya preocupado por un tema tan importante como el transporte interdepartamental de la persona con discapacidad. Esbozamos un anteproyecto que quisimos fuera más realista, ya que es lamentable que el legislador tenga el mejor espíritu, la ley sea aprobada y después no se ponga en práctica o quede desvirtuada, porque los ejecutores que lo tendrían que implementar no lo pueden hacer por razones de rubro o porque, simplemente, no tienen ganas. Eso crea una falsa expectativa en la gente con discapacidad y, a veces, es peor que no tener nada.

En lo que respecta a nuestro proyecto, hoy por hoy la Comisión Nacional Honoraria está de acuerdo con el Ministerio de Salud Pública en aplicar determinada valoración para las personas que tienen discapacidad. Si esto no fuera puesto en práctica, una vez que la ley fue aprobada, a los efectos de la certificación de la discapacidad, el equipo técnico deberá aplicar la clasificación internacional recomendada y aprobada por la Organización Mundial de la Salud. ¿Qué quiere decir esto? Que evidentemente se está luchando por la CIF; esto lo explicará más claramente la doctora Toledo. Nosotros aspiramos a uniformar el criterio de certificación a nivel nacional. Pero en el caso de que, por razones de recursos humanos o de otro tipo, no se pudiera implementar, estamos dando cabida a lo que recomienda la Organización Mundial de la Salud.

También hicimos énfasis en cuanto al término de la validez del carné. Dejamos claro que la Comisión del equipo técnico debería disponer la vigencia en cinco años u otorgarlo en forma vitalicia. Hay casos en los que no tiene sentido que se le extienda por un plazo limitado, por ejemplo, si cada día que pasa, evidentemente por la cronología de la propia edad, la situación empeora desde el punto de vista físico. En cambio, desvirtuando aquello de que se le da por cinco años y luego se le otorga en forma vitalicia, no le correspondería este derecho. En el caso de lo transitorio como, por ejemplo, una fractura importante, puede

haber un período de rehabilitación y, entonces, en ese caso el carné sería extendido por ese período. También hicimos hincapié en el mal uso del carné, lo que evidentemente siempre se puede dar; nosotros aspiramos a lograr que no suceda. Se trata de poner un límite, por ejemplo, anular el carné por el término de dos años.

Pretendemos que la reglamentación se haga en un período de ciento ochenta días; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe dirigir esto conjuntamente con las empresas de transporte y la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, a los efectos de dar los pasos adecuados para que se transforme en una realidad.

Lamentablemente, hoy por hoy, no todas las personas pueden utilizar el transporte nacional y el departamental.

Es cierto que no existe una accesibilidad adecuada. Entonces, en determinadas oportunidades el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cuando tenía que hacer la reglamentación de las leyes sobre transporte, nos tuvo parados dos años y medio porque consideraba que un 10% -a nivel internacional se estipuló que eran las personas que presentaban discapacidad- estarían viajando permanentemente en los transportes nacionales. Pero una encuesta realizada recientemente señala que ese porcentaje es un 7,60%. Además, hay un sinnúmero de personas que aunque quieran viajar no pueden hacerlo. Por ejemplo, una persona en silla de ruedas, quizás, se pueda ubicar en un transporte interdepartamental si otras dos personas levantan la silla y lo ubican. Está claro que sin una accesibilidad adecuada hay mucha gente que se ve imposibilitada de utilizar el sistema de acceso que se establece en este proyecto.

Por lo tanto, de las alrededor de trescientas mil personas que se decía que podían viajar, hay muchísimas que no pueden hacerlo.

Esto es a grandes rasgos lo que la Comisión consideró y por lo que elevó este anteproyecto.

Nuestra compañera Silvana Toledo reafirmará lo que refiere a la valoración de las personas que podrían tener acceso a este beneficio, que más que eso es una equiparación que se otorgaría a quien presenta alguna disminución, a los efectos de que esté en igualdad de condiciones para integrarse a la sociedad.

SEÑORA TOLEDO.- Es un gusto estar aquí, hablando de la integración de los ciudadanos uruguayos a través de lo que en la Unión Europea se llama "accesibilidad universal".

Para quienes no estuvieron presentes en la reunión anterior, voy a hacer una pequeña síntesis acerca de cuáles fueron principalmente los dos aspectos del proyecto elevado por la Cámara de Representantes con los que la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado no estuvo de acuerdo y fundamentó al respecto.

La forma de realizar la valoración y la certificación de la discapacidad es lo que nos dará la seguridad de ser justos y de otorgar el beneficio a las personas correctas, no dejando fuera a alguien que sea un potencial beneficiario y dándoselo a quien no lo necesite.

Otro aspecto a tener en cuenta es el económico. Los beneficiarios serían aquellas personas con discapacidad y con dificultades económicas. No todas las personas con discapacidad necesitan que el Estado pague sus traslados; hay quienes pueden hacerlo, y deberán hacerlo por sí mismos.

Para nosotros, estos son dos aspectos fundamentales.

Con respecto a la forma de valorar y de certificar la discapacidad, no hicimos más que seguir en la línea que veníamos trabajando, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente, que es la Ley Nº 16.095, artículo 31, Capítulo VI, donde se señala claramente quien tiene competencia para hacer esta valoración y certificación en cualquier caso que sea necesario invocarla, es decir, no solo para este sino para cualquier otro beneficio.

También hemos participado con la OMS en los trabajos de campo de las últimas clasificaciones a nivel de lo que es la discapacidad, y advertimos que el proyecto que manejaba la Cámara de Representantes estaba utilizando una clasificación que es vieja, ya que data de 1982. Actualmente, tenemos otra que fue aprobada por unanimidad por los representantes de la OMS en esta área, que es del año 2001 y en la que Uruguay también participó.

Por otra parte, en cuanto a la forma de establecer esas valoraciones y certificaciones, debo decir que Uruguay ha enviado técnicos a eventos internacionales a fin de que aprendieran cómo instrumentarlas. Con respecto a este punto tenemos varios documentos y trabajos; no hemos podido lograr que se pongan en práctica por razones económicas o, de pronto, por falta de voluntad política. Es necesario que se diga: "Tenemos los recursos humanos, sabemos cómo se debe hacer, qué instrumentos utilizar; entonces, se debe poner en práctica".

Desde el punto de vista económico esos beneficiarios serían quienes tengan determinadas necesidades económicas, no puede ser abierto a todos. En el inciso b) del artículo 3º se establece: "Ser beneficiario del carné de asistencia del MSP y/o ser beneficiario de pensión por Invalidez (discapacidad) y/o carné de libre tránsito de la IMM o similar.", ya que también en este caso está valorada la situación socio-económica familiar.

Además, es importante delimitar la vigencia del carné. En algunos casos está claro que la discapacidad será permanente o progresiva, por lo tanto, no será necesario reevaluarla en forma seguida, lo cual implicaría un esfuerzo por parte de los recursos humanos que hacen esta tarea. Consideramos que hasta podría ser vitalicia cuando esté certificado que esa discapacidad no va a cambiar. Otros casos podrán ser revistos cada cinco años. También hay personas que tienen una discapacidad transitoria, que están en una etapa de rehabilitación. Supongamos el caso de alguien que tiene una hemiplejía y está en pleno proceso de rehabilitación, puede necesitar ser usuaria de este beneficio del transporte, por ejemplo, durante un plazo de un año, ya que luego puede lograr la reinserción al quedar con pocas secuelas o sin ninguna.

Esta situación estaría contemplada en el proyecto que elaboramos; en realidad, se trata de un borrador más que ponemos sobre la mesa para que sea discutido.

No quiero ser reiterativa, pero si hay puntos sobre los que se quieran hacer consultas, estoy a las órdenes para responder cualquier pregunta.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tiene las versiones taquigráficas de las reuniones a las que concurrió la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado y está considerando los aportes realizados en esas oportunidades.

SEÑOR ALSINA.- Agradezco la invitación a esta reunión.

Quienes participamos en la discapacidad pensamos casi igual, por lo tanto, vamos a ser muy breves. Estamos de acuerdo con la propuesta presentada por la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado. Su planteamiento principal es conformar una Comisión que va a profundizar en la problemática y que hará los ajustes que corresponden a este borrador.

Cuando se habla de un 10% de la población con discapacidad, debemos tener presente que no es ese porcentaje el que va a usar este beneficio, sino uno muy inferior, porque de esas trescientas mil personas que podemos suponer, menos de la mitad superan un 40% de incapacidad.

Hacemos hincapié en el uso de ese pase libre que debe ser prioritario para atender la salud. Se trata de que no sea mal usado porque perjudicaría a las personas con discapacidad y complicaría el proyecto.

Como somos una institución a nivel nacional, proponemos que en alguna cláusula se establezca que haya pases libres para quienes somos dirigentes de las instituciones nacionales, inclusive la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado puesto que, a veces, para trasladar la información al interior del país se hace muy costoso porque, por ejemplo, a Cerro Largo -que es de donde vengo- el pasaje cuesta $ 600, más la estadía, etcétera. Entonces, las personas con discapacidad del interior del país no están bien informadas porque debido a los costos de los pasajes, los técnicos no pueden trasladarse.

Por otra parte, queremos seguir participando en esta Comisión y agradecer que se hayan acordado de las personas con discapacidad -aun pasado el período electoral-, al inicio de esta Legislatura, ya que los únicos intereses son humanos y, por supuesto, estamos a las órdenes como persona y como institución para todo aquello en lo que podamos colaborar.

SEÑOR PRESIDENTE.- El aporte del señor Alsina ha sido muy rico, en especial, con respecto a la necesidad de contemplar la presencia de técnicos para informar en los diferentes departamentos y a insistir en cómo el mal uso de este instrumento puede inviabilizar la medida.

SEÑORA TOLEDO.- Cuando este proyecto se trató en la Legislatura anterior, por parte de las empresas de transporte se discutía el volumen de personas que podían ser beneficiarias y el costo que implicaba.

La Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, conjuntamente con el Instituto Nacional de Estadística, durante los años 2003 y 2004 realizó un trabajo sobre discapacidad incluido en la Encuesta Nacional de Hogares, extrayendo datos muy valiosos. De acuerdo con esos datos podemos destacar que la población con discapacidad de todo el país alcanza un 7,6%. De ese porcentaje, el 51% son adultos mayores, personas de más de 65 años. En esa población tenemos todo tipo de discapacidades: auditivas, visuales, de traslado, etcétera. Entonces, allí estaríamos acotando muchísimo más la cantidad de beneficiarios y, por supuesto, ahí están también los distintos estratos socioeconómicos de los que habría una gran cantidad de personas que quedarían fuera.

Simplemente quería hacer esta acotación.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Existe alguna posibilidad de hacer una estimación -en base a los datos de la encuesta y a su conocimiento técnico con respecto a los grados de discapacidad- en cuanto a la cantidad de beneficiarios de que podríamos estar hablando?

SEÑORA TOLEDO.- Deberíamos hablar esto con los estadísticos del INE y explico por qué. A veces hemos solicitado algunos datos que, de pronto, por el número de la muestra, no son estadísticamente significativos y hay determinados entrecruzamientos que no hemos podido obtener. Hablaremos de esto con la gente del INE que tiene las cifras y los datos y veremos si los estadísticos pueden acercarnos esa cifra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería fundamental contar con esa información.

SEÑOR VICTORICA.- En primer lugar, quiero agradecer muy especialmente a la Comisión que nos haya invitado a participar de esta reunión. Consideramos que este es un tema muy importante y sensible que, evidentemente, requiere soluciones que se efectivicen y no queden solo en el papel, como ha ocurrido hasta el día de hoy.

Cederé la palabra al doctor Chainca, que es quien posee la información adecuada para explicar la posición de las empresas de transporte, a fin de poder seguir conversando sobre el tema.

SEÑOR CHAINCA.- Como decía el Presidente de nuestra Asociación, para nosotros también este es un tema de gran sensibilidad, que está fuera de discusión, y en el ámbito de esta Comisión de trabajo todos hemos manifestado nuestro acuerdo en ese sentido. Eso no quita que debamos -con absoluta responsabilidad y seriedad- encarar las soluciones que esta ley ha dejado para reglamentar.

En ese aspecto, por un tema de técnica jurídica, entendemos que lo más conveniente no sería reglamentar la ley con otra, sino con un decreto, que daría más flexibilidad para adaptarlo al cambio de circunstancias. Estamos manejando un proyecto de ley e, inclusive, el artículo 9º del proyecto de la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado plantea que una vez aprobado este, se aprobará otro proyecto de ley. Ese es un primer punto de forma.

Concordamos con la doctora Toledo en que el estudio que ha hecho el INE representa un instrumento muy importante para avanzar en este sentido, y a él debemos remitirnos en muchos aspectos que voy a desarrollar en el transcurso del diálogo.

Nuestra Asociación manifiesta la absoluta disposición a trabajar, a colaborar y a buscar las alternativas posibles y necesarias que el país y las empresas puedan otorgar, lo que constituye el problema central.

Concordamos con lo que decía el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas -según manifestaba el Presidente de la Comisión- en cuanto a quiénes son los beneficiarios, la cantidad de asientos y el financiamiento; esos son los temas. En ese sentido, se han agregado algunas cosas a lo que pensábamos decir, de modo que vamos a tratar de reordenar. Pero previamente debemos hacer una introducción, ya que esta es la primera participación que tenemos en esta Comisión, a la cual -por dedicarse al tema del transporte- sin duda vamos a estar concurriendo asiduamente por este y otros temas.

A partir del año 2002 -aunque ya sucedió desde 1998-, la situación del transporte no escapó a la realidad del país. En el año 2002 las empresas sufrieron graves dificultades que en muchos casos se arrastran hasta el día de hoy: endeudamiento por renovación de flota, convenios de pago con el Banco de Previsión Social, impuestos, etcétera. A pesar de ello nuestro sector -es muy importante dejar esto en claro- prácticamente no perdió ninguna fuente de trabajo. Es decir que este sector sostuvo casi solo la crisis de 2002, manteniendo las fuentes de trabajo; además debemos considerar que sus salarios no son sumergidos sino importantes para el nivel general del país. En abril de 2003 se establece un convenio con la UNOT -que es el sindicato de los trabajadores del transporte- en el cual se acuerda ya -debió haber sido el primer sector que lo hizo en plena crisis- un incremento salarial para los trabajadores, que en todos los casos debería ir reflejándose en las tarifas. En octubre de ese mismo año fue el primer sector -y hasta hace muy poco era el único- que convino con los trabajadores un convenio a largo plazo de dos años por el cual se otorga un 100% del IPC pasado, con ajustes semestrales.

Hoy, octubre de 2003 parece lejano, pero debemos remontarnos a esa época para recordar lo que estábamos viviendo todos y destacar que lo que se convino era algo impensable para cualquier otro sector de actividad. Es decir que nuestro sector mantiene las fuentes de trabajo, produce y trabaja para el país y, además, otorga importantes beneficios sociales, en lo que tal vez pocos sectores se asemejen.

No somos ajenos a esta problemática, porque hoy trasladamos sin cargo dos policías, dos enfermos de Salud Pública -como decían recién los Ediles-, escolares de todo el país, docentes a los que se cobra un precio absolutamente reducido y tenemos descuentos muy significativos para estudiantes, y también para jubilados por debajo de determinado nivel de remuneración o pasividad, que creo que es de dos salarios mínimos nacionales.

Concordamos absolutamente con lo que manifestó la doctora Toledo, que ratifica lo que expresó en la anterior reunión de la Comisión. Debemos acotar las cosas y considerar no solo el nivel de discapacidad sino el nivel socioeconómico, sin duda. De lo contrario, lamentablemente, vamos a terminar permitiendo abusos que en todos los órdenes de la vida provocan perjuicios que no son los queridos.

Como decía, nosotros ya tenemos una carga social muy importante y consideramos que el tratamiento de este tema debe estar financiado por el Estado. La sociedad tiene la obligación de tratar de resolver este tema económicamente; no lo debe soportar un grupo de empresas o un sector de actividad sino que es una obligación del Estado, que debe financiar este proyecto. Ya en 1999 o 2000 -tengo en mi poder las actas de la Comisión correspondientes a la sesión a la que concurrió el ex Ministro Cáceres- se establecían determinadas hipótesis acerca del 10% de los discapacitados. Y creo que el tema de los números es fundamental para manejarnos, porque si no consideramos los costos perdemos la relación de lo que esto puede representar. Ya en ese momento el Ministro planteaba una hipótesis -que nosotros con el 10% y las razonables medidas que tomaba la consideramos lógica aunque hoy se podría abatir en determinado porcentaje- por la que estábamos hablando, en una situación mínima, de US$ 4:500.00 por año porque, como él decía y nosotros confirmamos, el transporte gratuito es un costo. Reitero: el transporte gratuito es un costo. No creamos que dictar una ley, o el hecho de que una Intendencia determine esto evita el costo. Tal vez sería mejor poder decir que no solo viajen gratis los discapacitados sino todo el mundo, pero las empresas tienen que pagar los combustibles, los sueldos, las cargas impositivas y previsionales, y requieren de su único medio de recaudación que es la venta de boletos. Entonces, el Ministro hablaba de US$ 4:500.000; US$ 14:000.000 en la hipótesis media y US$ 70:000.000 en la hipótesis absurda de que viajaran todos en todo momento. Estos son números.

Por otra parte, nosotros hemos analizado exhaustivamente el informe elaborado por el Instituto Nacional de Estadística, que creo que es una herramienta muy importante pero en la que, a la vez, faltan elementos que debemos llegar a determinar exactamente. ¿Por qué? Porque en este tema estamos hablando de dos aspectos. Por un lado el carné del transporte gratuito a los beneficiarios y, por otro, la adaptación de los vehículos.

Con respecto al primer tema, el transporte de los beneficiarios, reiteramos que debemos contar con una financiación y un debido control para que no existan abusos y analizar los baremos y las medidas que apliquemos para determinar quiénes son realmente los beneficiarios. Deberemos encontrar la forma en que esto se va a financiar y, sin ninguna duda tiene que ser de cargo del Estado. Además, tenemos que buscar la forma en que el Estado lo va a pagar, porque nuestra experiencia con los pasajes que vendemos al Estado es nefasta, muy mala. Nosotros hoy tenemos acuerdos con determinadas entidades; uno de nuestros principales acreedores es el Ministerio de Salud Pública -del que creo que hoy hay representantes aquí- y tenemos deudas de 1998, 1999, 2000, 2001 por mucho dinero, por transporte de funcionarios del Ministerio, porque los enfermos de Salud Pública se transportan en forma gratuita. Pero hay otro tipo de casos, como el que mencionaba, en los que cobrar es casi imposible. Por ese motivo, en múltiples oportunidades hemos propuesto -lo reiteramos hoy- que debe aprobarse el certificado de adeudo estatal, proyecto que en su momento el Diputado Trobo presentara, porque es imposible que el Estado siga cobrándonos los impuestos, los tributos, las multas, los recargos y los intereses y nos deba más de lo que le debemos. Nosotros cobramos los pasajes al Estado -esto debe quedar claro porque nos diferencia con otros proveedores- al precio tarifado. Si hoy va a la ventanilla cualquiera de nosotros a comprar un boleto, pagará lo mismo que el Estado, aunque sabemos que en otras actividades se recarga al Estado por esa perspectiva de cobro que hay. Los pasajes que vendimos nosotros al Estado al mismo precio que a un usuario común en el año 2001, representan lo que hoy debería pagarnos el Estado, si lo hace. Por lo tanto, primero, el Estado debe hacerse cargo de esto y, segundo, tiene que buscar una forma de pago que sea consistente y real, porque de lo contrario nos estamos engañando.

Por otra parte -esto también forma parte del mismo tema-, tenemos problemas con el transporte ilegal; hay una licitación realizada por el Banco de Previsión Social en la que prácticamente se legaliza un transporte que no debería ser autorizado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Sin embargo, hoy estamos con ese asunto. Los problemas del sector son muchos, y estamos de acuerdo con que la carga no la podemos soportar nosotros.

Con relación al segundo aspecto, estuve haciendo números sobre la información suministrada por el Instituto Nacional de Estadística respecto al censo general y al censo específico de las personas con discapacidad -haremos llegar esto a la Comisión para que sea analizado-, pero en este caso excluimos a Montevideo porque estamos hablando de transporte interdepartamental. Tenemos una población de 1:900.000 personas con 7,6% de discapacidad, lo que nos daría un universo de 145.500 personas. Como decía la doctora Toledo, esto empieza a disminuir cuando comenzamos a ver el grado de discapacidad -el 30% está fuera- y la situación socio económica.

También debemos dejar establecidos cuáles serán los motivos del viaje, y cuantificar y analizar la movilidad que necesitan porque en muchos casos se trata de servicios locales, pero esto no lo sabemos. En tal sentido, en ese 7,6% hay 15.320 personas con discapacidad absoluta que, sin duda, suponemos que serán potenciales beneficiarios...

SEÑOR MESEGUER.- ¡O no!

SEÑOR CHAINCA.- O no por la parte económica.

SEÑOR MESEGUER.- No, por la parte de discapacidad.

SEÑOR CHAINCA.- Y en la parte de discapacidad relativa hay 156.000 personas, que no sabemos cuántos están por encima de ese 30%; de todas formas, estamos en un universo de 172.000 personas con respecto al interior del país.

En cuanto a la adaptación de la flota, del mismo análisis surge que en el resto del país el porcentaje de discapacidad absoluta para las personas con discapacidad motriz -discapacidad motriz para caminar- es de 0,31%, es decir, 450 personas. Y con respecto a la discapacidad relativa -me refiero a la discapacidad motriz al caminar y a la necesidad de adaptar flota-, hay 4.483 personas, de las que tampoco sabemos cuáles son las necesidades reales o efectivas para tener en cuenta qué precisaríamos para hacer la adaptación.

También tenemos la discriminación por departamentos. Por ejemplo, en Flores esto nos daría que hay 6, 18, 20 personas

Estamos hablando de situaciones complejas porque la adaptación de un vehículo interdepartamental -de acuerdo con las manifestaciones del entonces Ministro Cáceres, que figuran en la versión taquigráfica- es de US$ 35.000 por unidad; si esta cantidad la multiplicamos por 1.000 unidades de transporte interdepartamental, la cifra sería de US$ 35:000.000, sin conocer realmente cuáles serán las frecuencias de los viajes, las necesidades ni los movimientos. Por lo tanto, debemos ser muy cuidadosos y cautelosos cuando hablamos - como hoy- de la adaptación de flota. De pronto podemos adaptar vehículos en los que no hay problemas o no existe discapacidad, y sabemos que para el país y para las empresas los recursos económicos son muy escasos, hay que cuidarlos y ubicarlos donde se precisen.

En tal sentido, debemos hacer alguna aclaración respecto a manifestaciones realizadas en la sesión anterior de la Comisión. El señor Meseguer expresó: "[...] se ha renovado la flota, pero las empresas dicen que el costo es muy superior y no han podido adaptar ni una sola unidad. Eso es lamentable porque el propio Ministerio proporcionó los recursos y las empresas podrían haber renovado un porcentaje de la flota [...]".

Aquí hay un error: el Ministerio no nos proporcionó ningún recurso para adaptar ningún vehículo. Creo que este es un tema que debe quedar claro y figurar en la versión taquigráfica porque si no comenzamos a circular por caminos que llevan a conclusiones equivocadas. No tenemos ningún recurso del Ministerio, no nos lo dieron.

A su vez, el señor Della Gatta manifestó que la adaptación de las unidades urbanas de transporte y las convencionales es de US$ 15.000. Más adelante agregó: "No es tanto dinero, pero ha sido muy difícil hacer entender a las empresas que el transporte adaptado significa mayor venta de boletos [...]".

En primer lugar, debemos establecer que US$ 15.000 por unidad, para las empresas -y también para el país-, es mucho dinero. Si son más de 1.000 unidades, hablamos de más de US$ 15:000.000. En segundo término, si bien no hay elementos objetivos que podamos considerar, de acuerdo con nuestra óptica no dudamos de que va a haber una mayor venta de boletos, pero no sabemos qué significación pueda tener en el caso de que realmente la haya.

Entonces, para concluir, queremos ratificar nuestra sensibilidad con relación al tema, y también decir que necesitamos tener claramente cuantificados todos los aspectos que mencionamos porque nadie puede darse el lujo -las empresas, el país ni creo que la Comisión- de gastar recursos en forma inadecuada o inconveniente; si se debe hacer, que sea en la medida de las necesidades y las posibilidades.

Reiteramos nuestro compromiso de trabajar conjuntamente con la Comisión para buscar soluciones razonables, reales y proporcionadas a la magnitud de los problemas. Finalmente, así como el Gobierno ha implementado un Plan de Emergencia Social destinado a determinados grupos controlando que esos recursos escasos lleguen a quienes realmente los necesitan, es lo que tenemos que hacer en cuanto a este es decir, aplicar los recursos específicamente a quienes y dónde los precisen; no podemos pensar en adaptar la flota de acuerdo con porcentajes si no tenemos claramente establecidas cuáles son las reales necesidades.

SEÑOR MESEGUER.- Con respecto a lo manifestado por el doctor Chainca, si leyera bien mis expresiones vería que yo no dije que el Ministerio haya dado el dinero para adaptar las unidades, sino que había colaborado para el cambio de flota. Nosotros, desde hace más de treinta años, venimos pregonando que en un porcentaje de esos cambios se incluyeran coches que ya vienen con adaptación. No dije que el Ministerio haya dado plata para la adaptación y que esto no se hubiera realizado.

En cuanto a si esta adaptación significaría...

SEÑOR PRESIDENTE.- Discúlpeme, señor Meseguer. Pediría que no ingresáramos en la accesibilidad, en la medida en que se trata de un debate que queremos hacer en profundidad en la Comisión. Además, nos parece fundamental hacerlo con todos los elementos.

Es importante que consten en la versión taquigráfica las aclaraciones del doctor Chainca respecto de los recursos recibidos y la del señor Meseguer con relación al significado de sus palabras en la sesión anterior, tema importante inclusive para la discusión, que no demorará mucho.

Seguramente estas cosas las vamos a tener que legislar hacia el futuro e ir consiguiendo los progresos en esta materia, aspectos sobre los que todos nos pondremos de acuerdo. Creo que lo que señalaba el señor Alsina es clave en este sentido: poner sobre costos a cualquier medida significa inviabilizarla. Por lo tanto, hay que hacer cosas razonables con los costos que ellas tengan para que sean viables y beneficien a la sociedad.

El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas nos transmitió su voluntad de que sea el Estado, la sociedad, que financie este subsidio a las personas con discapacidad, tratando de equiparar sus derechos.

SEÑOR ESPINOSA.- Quiero hacer algunas reflexiones generales. En primer lugar, hoy nadie discute la sensibilidad ni la importancia del Parlamento, del país, del Estado y de la sociedad en su conjunto por abocarse a una tarea tan esencial, igualitaria y equitativa como el transporte de los discapacitados de nuestro territorio nacional, porque nuestro país no se agota en las fronteras de Montevideo.

En segundo término, sería una discusión bizantina intentar aproximarnos hoy a los números; con mucho respeto digo que hace un momento no me cerraban los números aportados porque cuando uno lee el informe del Instituto Nacional de Estadística se da cuenta -conforme al proyecto de ley se requiere ser beneficiario del carné de asistencia de Salud Pública- de que de plano solamente el 49% registra el carné de asistencia; y si uno sigue leyendo en profundidad ese informe, advertirá que el 50,8% son mayores de sesenta y cinco años y que el 17,9% son menores de diecisiete años.

Aquí Espinosa va a quebrar una lanza por los transportistas de todo el país porque personalmente he conocido su generosidad, su preocupación y su espíritu social y solidario; en ningún momento, a través de las funciones que desarrollé durante muchos años en la Intendencia Municipal de Canelones, podemos decir que las empresas de transporte de todo el país hayan dejado sin atender algún requerimiento de estas características.

Por lo tanto, lo justo es justo, y equivale a decir que los transportistas de todo el país han tenido muchísima sensibilidad con relación a este tema. Pero también es bueno decir que tendríamos que pensar en su conjunto en una equiparación, y me gustaría reflexionar sobre algo muy sencillo: el discapacitado -con esto no pretendo herir ninguna sensibilidad ni tampoco caer en una mera especulación- es muy difícil que viaje solo. Por esto también habrá que analizar la mayor cantidad de boletos que la empresa pueda vender, independientemente del tema crucial que es la adaptación, que se analizará en profundidad en su momento. Creo que si logramos ajustar los números y, como manifiesta el señor Presidente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comparte esta preocupación y la ciudadanía está dispuesta a afrontar los costos, a través de los mecanismos económicos que sean necesarios, podremos subsidiar este proyecto, que nos compromete a todos. Esto equivale a decir que hoy la financiación va a recaer en algo que es muy importante y comparto con ustedes las cifras. La tarea a la que nos tenemos que abocar todos es afinar esas cifras, a través de los organismos competentes, imparciales y objetivos, en un intercambio de opiniones, para hacer un proyecto sustentable.

SEÑOR TROBO.- Me sumo al agradecimiento del señor Presidente a las organizaciones que nos visitan y a los representantes de los organismos públicos que han concurrido a la Comisión.

La información que nos han dado es muy interesante y presumo que no hay mayores dificultades para encontrar una solución a este asunto, una vez que se identifique el problema central, estableciendo la diferencia entre el tema de la accesibilidad y el de la gratuidad de determinado tipo de transporte. En realidad, este último debe ser el primer asunto a considerar y su solución es urgente.

El boleto es un precio administrado, no es un precio libre que se pueda establecer por una competencia en base a la mayor o menor cantidad de usuarios. El precio se determina de acuerdo con una paramétrica que tiene ciertas características y que va a incluir el fenómeno de la existencia de pasajeros que van a tener un tratamiento especial. Entonces, es realmente muy importante y debe ser el primer paso que tenemos que dar, determinar el volumen de recursos que se va a destinar a financiar ese costo dentro de la paramétrica. Además, determinar con precisión esa cifra -ya lo hemos conversado en la Comisión y, también, con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas- significa incluir en el presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a partir del mes de agosto, el volumen de recursos que se va a destinar para pagar este subsidio que provendrá del pago de los impuestos por parte de los contribuyentes. El doctor Chainca ha

manejado una cifra de alrededor de US$ 4:000.000 que también manejó en su momento el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Nos gustaría saber si el Ministerio tiene estudios posteriores al respecto. Determinar las características del beneficio vendrá por la vía de la ley en los aspectos generales y por la vía reglamentaria en los particulares, pero que si podemos precisar los valores, los costos y el volumen de beneficiarios, seguramente vamos a lograr tomar una decisión a la brevedad.

Por todo esto me parece muy importante tener la opinión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro continúa en la línea de lo que manifestó en su momento como Presidente de la Comisión.

SEÑOR RICHERO.- Voy a trasladar al señor Ministro la inquietud del señor Diputado Trobo, a fin de hacerle llegar la información que solicita.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Coincidimos con los planteos realizados, porque no tendría sentido aprobar una ley si no se dispone de los recursos para que esta sea viable. Pensamos que este aspecto es fundamental y, ante la inminencia del tratamiento del Presupuesto, creemos que este aporte debe estar incluido en el Ministerio. De esta manera, podremos hacer cumplir este derecho, que es lo que todos deseamos.

En el terreno personal, de acuerdo con nuestra posición política, vamos a acompañar esta iniciativa y, también, la aprobación de los recursos necesarios.

SEÑOR DOTI.- Quiero agradecer a todos su presencia, ya que este es un trabajo conjunto. Coincido con los demás legisladores con que este asunto debe pasar por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por el tema del subsidio.

Ojalá podamos encontrar una solución a este problema, ya que a veces se dan subsidios para cosas que no son tan importantes. Nuestro esfuerzo está puesto en apoyar esta iniciativa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera formular algunas preguntas.

Me gustaría saber qué capacidad hay para medir la discapacidad de las personas en el interior del país, sin realizar el traslado a Montevideo para la autorización del carné.

También quisiera que se aclarara por qué todos insistimos en que deben ser las empresas las que expidan el carné, en lugar de la Comisión Honoraria, que tiene delegados del Ministerio de Salud Pública.

En actas anteriores aparece una inquietud relacionada con la cantidad de personas con discapacidad que deben ser transportadas por ómnibus. La Comisión Honoraria planteaba que si vienen dos, por qué no subir un tercero y sabemos que las empresas los van a trasladar igual. El tema central es cómo lo financiamos y esto es algo que debemos asumir entre todos.

Me preocupa, también, el tema del acompañante que debe ser incluido en la medida, aunque se haga la distinción entre quiénes necesitan o no acompañantes. Esto debe quedar establecido en el carné, así como el derecho del acompañante a tomar asiento.

En el caso del transporte interdepartamental, me gustaría saber si las personas con discapacidad podrían pedir con antelación el pasaje o establecer en el carné límites en cuanto al kilometraje. Sabemos que en los casos de urgencia el Ministerio de Salud Pública da los pasajes.

SEÑORA TOLEDO.- Aquí tenemos dos temas que, de pronto, se confunden.

Uno de ellos es la valoración y la certificación de la discapacidad con criterios uniformes, como lo establece la Ley Nº 16.095, para todos los casos, incluido este, que es un beneficio más que se le da a las personas. Para esto hay equipos de valoración en tres aspectos, porque la discapacidad -de acuerdo con los criterios

actuales- es un tema físico, psíquico, social y ambiental. Por lo tanto, la valoración debe realizarse en los tres aspectos por un equipo mínimo integrado por un médico rehabilitador, que es el especialista en el tema, un psiquiatra o psicólogo y un asistente social. En algunos casos puede necesitarse otro profesional de la salud, de acuerdo con el tipo de discapacidad. Uruguay tiene recursos humanos formados para realizar esta tarea que, perfectamente, en una primera instancia, pueden trasladarse al interior de la República. En Montevideo, el lugar que está dispuesto a estos efectos, de acuerdo con la ley, es el Departamento de Certificaciones y Juntas Médicas del Ministerio de Salud Pública, que está a cargo del doctor Vallejo. Pero, reitero, los equipos pueden trasladarse hacia los lugares que fuera necesario, hasta que estén establecidas en cada departamento las unidades de valoración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sabemos que muchas de las comisiones departamentales funcionan sin los aportes de las instituciones que deberían estar comprometidas con su buen funcionamiento y suponemos que la presión que representa la expedición del carné y la certificación las obligaría a ponerse a trabajar en el tema. Entonces, pregunto qué dificultad real existe en trasladar a las comisiones o al interior las capacidades necesarias para juzgar y certificar.

SEÑORA TOLEDO.- No lo sabemos, porque el sistema que se está instrumentando no está en marcha. Sí puedo decir que existen los recursos humanos formados en el área.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En el interior?

SEÑORA TOLEDO.- No, en el Uruguay. También hay gente del interior. Hay técnicos de determinados departamentos que han hecho esta formación sobre la valoración y la certificación. No es cualquier profesional de la salud porque tiene que tener una formación muy precisa sobre cómo hacer estas mediciones y valoraciones.

Por otra parte, no hay que confundir la valoración y la certificación de la discapacidad -para todos los beneficios para los que sea necesario invocarla- con el carné de libre tránsito; son dos cosas diferentes. La certificación y la valoración de la discapacidad, a su vez, está dentro de lo que es el registro nacional que llevan en concordancia la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado y el Patronato del Psicópata, por una ley muy vieja. Por lo tanto, esas personas valoradas y certificadas, están registradas; las tenemos en un sistema estadístico.

Pero también hay que tener en cuenta quién da el carné de libre tránsito. Primero está el tema de la valoración y la certificación y luego corresponde saber quién expide el carné. De acuerdo con nuestra propuesta, la expedición del carné estaría a cargo de las empresas de transporte. Por supuesto, se daría a las personas que reúnan determinadas condiciones.

SEÑOR CHAINCA.- Antes que nada quiero hacer una apreciación personal, en el sentido de que percibo por parte de la Comisión la seriedad y la preocupación porque esto esté destinado a quién lo necesite. Eso a mí, y creo que al resto de los compañeros, nos da mucha tranquilidad porque trabajar con gente absolutamente consciente de cómo hay que hacer las cosas, ayuda a seguir avanzando y eso es muy positivo.

Necesito hacer dos aclaraciones. Una de ellas está relacionada con algo que dijo el señor Diputado Trobo. No me quedó clara la primera parte de su exposición, cuando habló de la tarifa y de los costos adecuados a la paramétrica. Nosotros expresamos que esto no debe ser establecido por tarifa. ¿Por qué? Porque, en primer lugar, se estaría afectando exclusivamente a un nivel de usuarios. En segundo término, la tarifa está en los límites máximos para ser abonada por los usuarios y, en tercer lugar, los aumentos de tarifa no garantizan los ingresos ni los recursos que pueden estar preestablecidos. Para nosotros, esto debe ser resuelto con un pago común, o la forma que se resuelva, del boleto, de acuerdo con las disposiciones que se establezcan.

En ese sentido, respondo la consulta de por qué se limitaba a dos. Supongo que la limitación era porque se pensaba que de esto se iban a hacer cargo las empresas y que sería gratuito. Si es un transporte del que se va a hacer cargo el Estado, con todas las garantías que buscaremos que sea así, en principio, al costo de un boleto común, y tal vez no debería tener limitaciones.

Digo esto a priori, a título personal, ya que por supuesto las empresas van a prestar su absoluta colaboración para la reserva de asientos o para encontrar soluciones a los viajes.

SEÑOR BONNAHON.- Quiero plantear un aspecto legal para que después no se generen dudas.

Sé que los señores Diputados están más al tanto de lo que voy a decir, pero como somos viejos legisladores municipales, hemos tenido alguna experiencia, sobre todo, cuando quisimos adaptar normas nacionales a la aplicación departamental. Me refiero, por ejemplo, a las ordenanzas de tránsito, al registro de libretas y demás, que en algunos departamentos se hace a nivel nacional y en otros, no.

Cuando asuman los nuevos Intendentes, van estudiar en sus nuevos presupuestos las posibilidades de subsidiar a determinados sectores de la sociedad. Cuando hablo de subsidios, me refiero a las líneas urbanas y departamentales. Se busca facilitar el traslado de estudiantes que deben viajar a las capitales o a centros poblados importantes. También se quiere contemplar a las personas con capacidades diferentes o con discapacidad.

Si bien en el artículo 1º del proyecto de la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado se habla de líneas nacionales de transporte colectivo, hacia el final se mencionan las líneas de transporte suburbano e interdepartamental. O sea que se puede plantear una duda y la autonomía departamental puede verse lesionada si no hay un convenio con los Intendentes. Entonces, sería bueno que la Comisión pudiera llegar a un acuerdo con el Congreso de Intendentes para que, mediante decretos, se convaliden las normas que se aprueben a nivel nacional, a efectos de generar la misma obligatoriedad en la línea de transporte urbano, suburbano y departamental. La injerencia es relativamente clara, de acuerdo con la Ley Nº 9.515 y la propia Constitución, en cuanto a la autonomía municipal.

Con respecto al transporte de pasajeros, a la concesión y a la regulación de tarifas y demás, se está trabajando a nivel regional o de injerencia metropolitana. Creo que desde el punto de vista de la obligatoriedad y de los derechos es bueno que en los Gobiernos Departamentales se mantenga una uniformidad y se aplique en todo el país. Digo esto porque después, por las famosas chacritas o por las autonomías correspondientes, algo se aplica a nivel nacional, pero a nivel departamental no se puede hacer porque alguien reclama derechos lesionados. Entonces, creo que es bueno que se complemente una cosa con la otra y se convaliden las normas nacionales a nivel departamental, como se ha hecho en varias ramas, sobre todo, en el transporte y en la ordenanza nacional de tránsito, cuando hoy se está, precisamente, trabajando en el tema de uniformizar aspectos legales.

Es cuanto quería decir y, seguramente va a ser tenido en cuenta por los legisladores.

SEÑOR ALSINA.- Quisiera hacer algunas puntualizaciones con el fin de aportar al tema.

Con respecto al tema de adaptar mil unidades, creo que tenemos que minimizarlo, porque de otro modo vamos a hablar de cifras muy grandes, que harían inviable el proyecto. Por ejemplo, conque tengamos un coche adaptado que salga de cada extremo del país para viajar a Montevideo y a la inversa, nosotros podríamos determinar qué cantidad de pasajeros necesita un coche adaptado. Para el principio, sería mucho hablar de veinte coches. No nos olvidemos que en Montevideo, que tiene una superpoblación, simplemente con dos coches estamos haciendo la primera experiencia. Creemos que este proyecto tiene que partir de algo pequeño y luego mejorarlo. Si queremos hacerlo muy grande desde el principio, lo que vamos a lograr es no poder hacerlo.

En cuanto al tema de dos personas discapacitadas por coche, supongo que cada pasajero cuando quiera viajar tendrá que ir a la empresa a solicitar un asiento. Por lo tanto, desde allí se podrá coordinar. No va a haber dos pasajeros para cada coche que sale durante el día; entonces, creo que podríamos estar bien, por lo menos para iniciar el trabajo, porque no podemos pretender ir con el carné, subir en la mitad de la carretera y tener un asiento. Esto tendrá que ser coordinado a través de las empresas.

Por lo general, cuando se hace el examen médico y de acuerdo con la tabla de baremos, se establece un porcentaje de incapacidad, y cuando llega al 100%, el propio baremo le indica al acompañante, sobre todo en la tabla que usamos nosotros, que es del Banco de Seguros del Estado, dónde el porcentaje de incapacidad es hasta el 115%. El 100% corresponde a la incapacidad total y el 15% restante es un extra que se le paga al

discapacitado por el acompañante, o sea que en el carné está estipulado que ese pasajero debe tener acompañante, porque es una persona totalmente dependiente.

En cuanto a cómo hacer el estudio para otorgar los carnés, la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, por ser nacional, tiene que conformar -y lo hará a la brevedad, estoy seguro- las Comisiones Departamentales Honorarias. Por lo tanto, con las Comisiones Departamentales y las instituciones de discapacitados de los distintos departamentos se podrá coordinar para que cuando llegue el equipo técnico, que por lógica tendrá que viajar desde Montevideo, encuentre en forma organizada a todos los aspirantes a ese carné para poder hacer, en breve tiempo, un relevamiento.

Es evidente que al principio nos van a quedar algunas cosas por el camino, que iremos superando sobre la marcha. Pero creo que lo más importante que tenemos que manejar acá es el espíritu de poder concretar la medida tratando de hablar de las cifras más chicas, porque cuando hablamos de números tan grandes nos marcamos una barrera y nosotros, los discapacitados, lo que procuramos es, precisamente, evitar las barreras y tener el camino libre para avanzar.

Además, hay que ver cuál es la incapacidad. Por ejemplo, yo tengo un 50% de incapacidad en las manos. Me daría vergüenza pedir un pase libre. El tema de los porcentajes no es tan generalizado, hay diferentes situaciones. Depende del grado de incapacidad y de la necesidad del discapacitado para hacer uso del carné.

SEÑOR VICTORICA.- Quiero hacer dos puntualizaciones.

El tema del transporte suburbano al cual se hace referencia en los proyectos de ley, es el transporte suburbano como tal, que está establecido en la reglamentación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque, o transita dentro de un departamento, todo por rutas nacionales o atraviesa más de un departamento que es, básicamente, la situación que se da en la gran mayoría de los casos de transporte suburbano y que, fundamentalmente, es el que atiende el área suburbana de los alrededores de Montevideo. Ahí, además, está el proyecto que está manejando el Ministerio. Todavía no nos hemos sentado a conversar con el Ministro sobre el tema del área metropolitana, pero sé que tiene sumo interés en hacerlo y, seguramente dará para largo y tendido, ya que es muy complejo, desde el momento en que estamos hablando de la integración de un transporte departamental, como el de Montevideo, que hoy está notoriamente subsidiado frente al transporte del resto de las empresas que trabajan hacia Montevideo, que no están subsidiadas, aunque esa es una historia más compleja, que va a dar para sentarse a conversar y a organizar las cosas con tiempo y calma. Quería dejar claro que el transporte suburbano no es el transporte de pasajeros dentro de los departamentos del interior, sino los que están referidos al transporte de los alrededores de Montevideo y que, posiblemente, hoy o mañana quedará transformado en una área metropolitana, según cuáles sean los criterios que vayamos a manejar.

El otro tema es el de los carnés. Una vez que la comisión correspondiente o las autoridades que se dispongan en la ley hayan otorgado el carné para viajar que diga que la persona tiene cierta discapacidad y que le corresponde, las empresas -como ANETRA, que emite carnés de estudiantes y otros tantos- no tendrían ningún inconveniente en hacer ese trámite, debido a que ya poseen una oficina de emisión de carné y cargárselo a la Comisión tendría un costo burocrático e innecesario. Tenemos que tener claro que hay que tratar de colaborar todos al máximo para que esto salga de la mejor manera, de la forma más económica para la sociedad en general, porque lo va a pagar el Estado. El Estado es Juan Pueblo, somos todos, es la sociedad en su conjunto. Entonces, hagamos las cosas con el criterio de la máxima austeridad.

A mí me llena de satisfacción haber participado de esta reunión porque veo que todos quienes están sentados aquí no tienen la mano tendida pidiendo algo, sino pensando en buscar una solución para una cantidad de gente con una problemática real, verdadera, que no es un cuento de hadas. Esto sucede, tenemos que buscar la mejor solución para que sea viable y todos están dispuestos a hacerlo.

La accesibilidad es mucho más compleja y amplia. Además, creo que tenemos que hacer análisis más profundos, porque hay que ver cuántos lugares o espacios hay que dejar en un autobús para que puedan viajar los discapacitados. Esto ya tiene un costo de inutilización de espacios, y es otra cosa que va mucho más lejos. Creo que debemos ir por partes: si podemos, por lo menos, buscar la solución para que los discapacitados que hoy no pueden acceder al transporte lo hagan, ya estaremos haciendo un avance. Después tendremos que crear conciencia a nivel social sobre el apoyo que hay que dar en todo momento al discapacitado; si hoy no

tenemos fácil accesibilidad y contamos con un autobús con un conductor y una mujer guarda -como se está utilizando hoy-, que no tiene la suficiente fuerza para ayudar a subir a un discapacitado, tendremos que generar conciencia para que cuatro pasajeros colaboren para que esa persona suba con facilidad. Pero primero hay que ver realmente cuántos son los que viajan. Nos tenemos que sentar a calcular los costos de lo que se propone y cuántos serán los beneficiarios. Una cosa es lo que necesitan los que tienen una discapacidad motriz y pueden llegar a necesitar que en un vehículo de transporte haya una adaptación -en Montevideo hay una flota de más de mil ómnibus y solo dos están adaptados-, y otra son los costos que pueden tener los discapacitados que no tienen recursos económicos para trasladarse. En este sentido, podemos hablar de un ciego que no tiene ningún problema para subir al ómnibus -basta con que alguien lo ayude para no caer en los escalones- o de una persona que tenga un problema de movilidad. Entonces, tenemos que ser muy claros en esto. Existe gente que tiene casi 100% de discapacidad y no necesita un ómnibus reformado para viajar.

Tenemos que diferenciar bien las situaciones para que este proyecto resulte viable; no nos quedemos en la conversación y nunca terminemos de llevarlo a la práctica. Digo esto porque hay una ley muy linda que fue aprobada hace alrededor de quince años, pero no ha sido puesta en práctica. Debemos tratar de generar conciencia, de manera que en todos lados, en todas las construcciones, en todos los edificios, exista la posibilidad de que los discapacitados puedan acceder. ¿Cuántos edificios públicos se han construido en los últimos quince años, inclusive, hospitales, y no tienen las rampas que deberían para que accedan los discapacitados? Por ejemplo, este edificio Anexo tiene menos de quince años de habilitado.

Es importante que seamos conscientes de la necesidad de hacer esto por partes, poniéndonos metas para dentro de cinco o diez años tener la satisfacción de decir que todos los discapacitados pueden movilizarse en todo el país, disfrutando de los mismos servicios que los demás ciudadanos.

Es fundamental que manejemos cifras. Se dijo con mucha buena voluntad que se podrían adaptar, por ejemplo, veinte ómnibus. No es fácil poner el ómnibus en el momento adecuado para que cada uno pueda viajar en el momento que lo desee. También hay que pensar que a quien va a viajar no lo podemos tener preso, en el sentido de que dependa de que el autobús adaptado de la empresa tal vaya, por ejemplo, a Bella Unión el día que él necesita o desea viajar. Tenemos que buscar soluciones alternativas que sean más fáciles y más baratas que adaptar los ómnibus y que permitan el desplazamiento desde Rivera, Bella Unión, Montevideo, etcétera, sin una gran complicación. Todos estos aspectos están en el criterio general con el que hay que pensar lo que es la discapacidad. He tenido oportunidad de participar en alguna charla informativa sobre la accesibilidad, y por eso entré un poquito más en el tema. Pero fundamentalmente quiero decir que los directamente involucrados tenemos que sentarnos con lápiz y papel a trabajar acerca de cuánto costaría un subsidio para esto -que es lo primero- y, después, ir por partes a futuro a todo lo demás, que será lo más complicado. Es importante tener cuantificadas las cosas porque en el momento en que sepamos cuántos son los que tienen cada tipo de discapacidad ya sabremos qué podemos hacer, y qué le costará más barato a la sociedad para resolver el problema.

SEÑORA FERNÁNDEZ.- Es oportuno el planteamiento que hizo el Edil Bonnahon con respecto a que haya acuerdos a nivel departamental con las prácticas nacionales en algo que hace tiempo que pedimos, porque el transporte -que es un servicio público y, por lo tanto, materia muy importante para todo el país- debe estar regulado en una ley que visualice todo como un sistema. Muchas veces se pierde noción y parece que se puede legislar a nivel departamental sin tener en cuenta lo nacional, y viceversa, y, en definitiva, toda la población necesita de todos los tipos de servicios. Por lo tanto, hay que vigilar que unos y otros no resulten deteriorados por ninguno. En este aspecto, si corresponde el estudio de beneficios, es importante también -más allá de que a nivel de las Intendencias se perfilen y se analicen junto a los que se dan a nivel nacional- que a la hora de determinar la calidad de los beneficiarios se tenga en cuenta la política que rija a nivel nacional, no una específica a nivel departamental, de manera que después termine siendo la Intendencia la que califique las necesidades. Hemos advertido, a través de la exposición de la doctora Toledo, la necesidad de que haya estudios específicos para llegar a eso.

SEÑOR MESEGUER.- El Presidente me coartó cuando quise hacer algunas consideraciones sobre accesibilidad...

SEÑOR PRESIDENTE.- Permití avanzar un poquito en el tema porque noté el espíritu constructivo con que estábamos llevando adelante el debate y me pareció que era un avance en cuanto a empezar a

entendernos.

No es esta la oportunidad de dar el debate.

SEÑOR MESEGUER.- Entiendo perfectamente.

Quiero hacer una precisión. Es evidente que con esto no se busca un beneficio para las empresas. Lamentablemente, la discapacidad no genera beneficios para nadie. Si estamos hoy acá, precisamente, es porque tenemos receptividad en el Parlamento para plantear nuestras conquistas. A la prensa no le interesa vender con la discapacidad; a nadie le interesa la discapacidad. Quiero sí que quede claro que la persona con discapacidad puede ser cualquiera. Yo no nací discapacitado; soy producto de una epidemia de polio. Y mañana un accidente de tránsito puede dejar discapacitada a cualquier persona.

La participación tiene que ser plena. Si aspiramos a hacer rampas para cuando se le ocurra a un discapacitado subir a una vereda, estamos muertos. Tenemos que hacer rampas para que pueda transitar todo el mundo. Lo mismo ocurre con los ómnibus; no se puede poner un cartelito que diga: "Prohibido subir silla de ruedas; prohibido subir aquel que tiene una movilidad que no puede subir un escalón de 30 o 40 centímetros". Ustedes se van a dar cuenta, cuando lleguen a determinada edad, de que hay cosas que hoy las pueden hacer y mañana no, pero ya es tarde. Nosotros estamos luchando por esto hace treinta y cinco años. Evidentemente, no luchamos por nosotros mismos, ya que hemos tenido escollos, barreras, que hemos podido superar, sino porque pretendemos que los que vienen atrás no se encuentren con los mismos escollos que hay hoy.

Reitero, el tema del ómnibus lo estamos planteando hace más de treinta y cinco años y, hoy, la empresa CUTCSA pone dos ómnibus. Sin embargo, es absurdo lo que está haciendo; nosotros queremos ómnibus integrados, no exclusivos para discapacitados o lisiados. Los hemos visto transitar y prácticamente no llevan gente. Entonces, quienes invirtieron en eso dicen: "Ah, pero mirá esos ómnibus van vacíos, ¿para eso querían los ómnibus?" Está mal. Si piensan recaudar, con discapacitados, no. Evidentemente, eso no sirve. Queremos ómnibus integrados a los que pueda subir cualquiera, una mujer embarazada, una persona mayor, etcétera. Punto y raya en este aspecto. Profundizaremos en esto cuando se plantee el tema de la accesibilidad.

Por otra parte, para lograr un costo adecuado y vivir de realidades, pienso que se pueden expedir los carnés de acuerdo con la revisión médica y con la situación socio económica, y con eso habría que canjear los pasajes en las empresas, de manera que el Estado pague sobre realidades. Conozco mucha gente que tiene libre tránsito de la Intendencia y que no viaja, según cálculos del ex Ministro Cáceres -mucho de absurdo tienen esos números-, porque prácticamente viajaba todos los días determinada cantidad de personas en todos los ómnibus de línea. No es así. Es en ese momento que nos damos cuenta de que, de repente, hay una persona que viaja tres veces por semana, otra una vez al mes, etcétera. La idea es que se pague sobre la realidad y esta indica que la persona a la que se le acredite el libre tránsito pueda canjear un pasaje en la empresa respectiva. En ese caso hasta se podría coordinar qué ómnibus sería el más adecuado. Hoy por hoy no toda la flota de transporte es adecuada para el discapacitado. Entonces, cuando uno llama por teléfono aclara que es una persona con una silla de ruedas y pide que le envíen un coche grande. No es tan difícil cuando hay buena intención. Inclusive, se trata de que el Estado no haga una erogación y que se diga que extendió mil carnés y paga sobre un promedio de veinte viajes. Ahí le estamos robando plata al Estado, y quizás eso sería en beneficio de las empresas.Y ni la empresa quiere tener beneficios, ni los discapacitados quieren que se les otorgue gratuitamente determinados montos, o algún beneficio, cuando se pueden canalizar hacia otro lado.

Me parece que esa podría ser una solución: tener la habilitación con el carné y luego, cuando se quiera viajar, se va a la empresa, esta le da el boleto respectivo, y viaja cómodamente. Así se está haciendo con los boletos que se suministran a través del Decreto Nº 116 por parte del Ministerio de Salud Pública.

Por otra parte, quiero decir que siempre hemos encontrado voluntad de las empresas de transporte, y en el decreto mencionado también están los boletos de favor -no sé cómo se llaman exactamente- de las propias empresas. Cuando hemos planteado que teníamos algún evento de PLENADI, o algo similar, y necesidad de trasladarnos de un lugar a otro, siempre hemos tenido apoyo. Es decir que sin necesidad de nada especial hay una relación de buena voluntad, amparada por una disposición legal, que también nos permitió acceder a esas líneas de transporte.

SEÑOR CHAINCA.- Simplemente ratifico lo que decía el señor Meseguer, y nosotros vamos en ese mismo sentido: que se pague lo que se deba pagar, exclusivamente. Por eso decíamos que esto no debía ser aplicado ni a la tarifa ni a otro aspecto. Si se usa un boleto, se debe pagar ese costo y nada más. Estamos muy lejos de querer obtener un beneficio con esto; simplemente queremos que se adecue a la realidad.

SEÑOR MUÑOZ.- Cuando hicimos uso de la palabra, dijimos que no habíamos tenido tiempo de analizar la ley e interpretarla. Pero gracias a la comparecencia en esta sesión de todos los involucrados en el tema hemos conseguido una información muy buena y rica, de primera mano, que nos va a servir mucho para hacer llegar, en su oportunidad, la decisión que adopte la Comisión de Tránsito del Congreso de Ediles.

SEÑOR PRESIDENTE.- Deseo dejar constancia que el Congreso de Ediles fue invitado debidamente. Tal vez su etapa de transición le haya impedido enviar una representación aquí.

Quiero dejar testimonio de la inteligencia de los aportes, y del espíritu constructivo que se ha mantenido aquí por parte de todos y los invitamos a trabajar con celeridad sin dejar de considerar todas y cada una de las posiciones y los aportes que se han realizado.

SEÑOR TROBO.- Sugeriría que la Presidencia insista con su invitación al Congreso de Intendentes, porque me temo que cuando llegue la instancia de analizar cómo deba aplicarse la ley a nivel municipal empecemos con problemas de la autonomía.

Considero que este problema no tiene difícil solución, porque además ya existe un sistema en práctica a nivel de Montevideo y del transporte interdepartamental. En ese sentido no habría problema; estamos cerca de encontrar un mecanismo de aplicación. Pero podemos tener problemas a nivel de aplicación local, porque allí la formación de la tarifa y la construcción de los números es diferente y además habría que incluir en los presupuestos departamentales recursos directamente destinados a subsidiar este tipo de beneficios. Por eso sería muy importante que el Congreso nos diera su opinión y, además, establezca un nexo permanente con la Comisión que pueda ir analizando lo que estamos articulando.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- También sería importante buscar algún mecanismo para que participaran los nuevos Intendentes electos. El Congreso de Intendentes también debería contar con su participación porque van a estar relacionados con la solución futura del tema; de esa manera podrían recoger las preocupaciones existentes y una vez ocupados sus cargos -lo que será muy pronto- aporten en la búsqueda de esta solución.

SEÑOR BONNAHON.- Nosotros nos hemos reunidos varias veces con el Congreso de Intendentes por temas de seguridad en el tránsito y demás. Ese Congreso tiene una Comisión bastante profesional trabajando y al frente de ella está el señor Irazoqui, un funcionario de Tacuarembó con muchísimos años en el tema del transporte a nivel departamental. Además, junto con los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, Salud Pública y Banco de Seguros se integra una Comisión de seguridad en el tránsito y sería bueno que estuvieran informados tanto sus actuales integrantes como los futuros. Así lo haremos nosotros, que también vamos a cambiar el 9 de julio, porque la continuidad en la institucionalidad de lo que se haga va más allá de los Intendentes electos.

Coincido con el señor Diputado Trobo en que a veces la defensa de las pequeñas chacritas en cuanto a las autonomías va en desmedro en lo que se quiere tratar de uniformizar. También estoy de acuerdo con lo expresado por el señor Diputado Fernández en cuanto a que hay aspectos que debemos uniformizar reconociendo que el país es un todo en materia de la legislación de los derechos de los ciudadanos.

SEÑOR VICTORICA.- Quisiera hacer una pequeña acotación. A veces ese problema de las chacritas puede derivar en que en el día de mañana las empresas interdepartamentales terminemos haciendo el transporte interdepartamental de los discapacitados como muchas veces sucede, cuando en un ómnibus departamental que recorre quinientos kilómetros, debemos parar a recoger chicos por diez kilómetros, porque la empresa local no los lleva. Debemos ser cuidadosos en esos aspectos para que

cada uno cargue con su responsabilidad. De lo contrario puede ocurrir, como alguna vez pasó, que a alguna línea de larga distancia le pusieron una empresa local para que llevara a quienes pagaran y la interdepartamental llevaba a los que no pagaban: a veinticinco policías que salían de la ciudad, y a todos los niños de escuela. Entonces, nadie quería viajar en la empresa interdepartamental y todos iban en la local para ir más cómodos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queremos dejar constancia de que a algunas organizaciones se le han solicitado sus posiciones por escrito. Se ha invitado al Banco de Previsión Social pero no ha podido concurrir. Se le solicitó la posición por escrito al Banco de Seguros del Estado, a la Federación Médica del interior, al Sindicato Médico, a la Facultad de Medicina y a algunas de las Comisiones Honorarias Departamentales de Discapacitados. Además, vamos a ampliar esta lista a todos aquellos que ustedes consideren necesario que emitan opinión, lo que constituirá un aporte sustantivo como ha sido el que han hecho los aquí presentes. Hoy hemos dado un avance importante en la conformación de los criterios para elaborar este proyecto ley que, seguramente en el segundo semestre estará en consideración.

Muchas gracias a todos y en nombre de la Comisión los invito a continuar el trabajo en conjunto.

Se levanta la reunión.